Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13208**

18. Wahlperiode 20.07.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Annette Groth, Inge Höger, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.

Erweiterte Nutzung europäischer Passagierdaten durch Polizei, Zoll und Geheimdienste

Gemäß der vor einem Jahr beschlossenen Richtlinie zur Verarbeitung von Passagierdaten (Passenger Name Records, PNR) müssen Fluggesellschaften eine Fülle von Daten sammeln und vor jedem Flug an die Grenzbehörden im Zielland weitergeben (Bundestagsdrucksache 18/12516). Dort werden sie fünf Jahre lang gespeichert. Hierzu gehören die Meldedaten, Sitzplatz und Flugnummer sowie Essenwünsche, Kreditkartendaten oder IP-Adressen. Die Pflicht zur Erhebung der Daten betrifft nicht nur Airlines, sondern auch Reisebüros, Reiseveranstalter oder andere Dienstleister, sofern diese Flugbuchungen vornehmen.

Die Daten von Fluggästen sollen laut einem Dokument des Rates der Europäischen Union zukünftig auch mit Datenbanken europäischer Zollämter abgeglichen werden (http://gleft.de/1Nc). Die zuständigen Behörden sollen hierzu Datensätze von den Passagierdaten-Zentralstellen erhalten, die in jedem Mitgliedstaat benannt werden müssen. In Deutschland liegt diese Zuständigkeit beim Bundeskriminalamt (BKA). Dem Ratsdokument zufolge könnte die Passagierdaten-Zentralstelle auch beim Zoll angesiedelt werden.

Eigentlich sollten nur Informationen von Flügen verarbeitet werden, die von Drittstaaten starten bzw. diese ansteuern (Ratsdokument 7829/16). Nach Artikel 2 der PNR-Richtlinie können die EU-Mitgliedstaaten die Richtlinie aber auch „freiwillig“ auf Flüge innerhalb der EU anwenden. In einer nachgereichten Erklärung haben sämtliche Mitgliedstaaten angekündigt, „in Anbetracht der derzeitigen Sicherheitslage in Europa“ von dieser Ausnahme in vollem Umfang Gebrauch zu machen (Ratsdokument 7829/16 ADD 1).

Der Vorstoß zur Ausweitung auf den Zoll kommt aus den Niederlanden. Zusammen mit Belgien, Frankreich und Großbritannien plant die niederländische Regierung auch eine Verarbeitung von Passagierdaten in Fernzügen („Thalys en Eurostar krijgen passagierscontroles“, demorgen.be vom 17. Januar 2017). Ein solches Gesetz hatte das belgische Parlament bereits beschlossen. Danach dürfen Tickets für den Thalys und Eurostar nur noch personenbezogen und im Voraus gekauft werden. Die Kontrollen machen aber nur Sinn, wenn auch die übrigen Länder, die von Thalys und Eurostar bedient werden, mitziehen. Die belgische EU-Delegation hat nach Kenntnis der Fragestellerinnen und Fragesteller nun Details zur Umsetzung des Vierer-Abkommens vorgelegt. Demnach hätten sich die Firmen Eurostar, Thalys und Eurotunnel bereit erklärt, nach einer gemeinsamen Lösung zu suchen und hierfür in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit den Innenministerien aus Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Großbritannien mitzuarbeiten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was ist der Bundesregierung über Pläne des Rates der Europäischen Union bekannt, dass die Daten von Fluggästen zukünftig auch mit Datenbanken europäischer Zollämter abgeglichen werden?

   a) Inwiefern und aus welchen Erwägungen heraus hält die Bundesregierung ein solches Verfahren für notwendig oder entbehrlich?

   b) Von wo und nach welchem (möglicherweise automatisierten) Verfahren würden die zuständigen Behörden des Zolls die Datensätze von den Passagierdaten-Zentralstellen erhalten?

   c) Welche Gespräche haben das Bundeskriminalamt (BKA), die Generalzolldirektion und die deutschen Zollkriminalämter bzw. deren Ministerien hierzu bereits geführt?

   d) Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die Passagierdaten-Zentralstelle zukünftig beim Zoll anzusiedeln?

2. Welche weiteren Kosten sind bei Behörden des Bundes in Zusammenhang mit der Einführung der Fluggastdatenspeicherung nach Beantwortung der Bundestagsdrucksache 18/12516 entstanden, und welche weiteren werden erwartet?

3. Welche Defizite haben Bundesbehörden bei der Begutachtung der Funktions- und Arbeitsweise der PNR-Systeme der Niederlande, Frankreichs, des Vereinigten Königreichs, der Vereinigten Staaten von Amerika und Australiens festgestellt, und wie wurden diese im deutschen System ausgeglichen (Bundestagsdrucksache 18/12516, Frage 12)?

4. Auf welchen existierenden Lösungen in anderen EU-Mitgliedstaaten oder in Drittstaaten basiert das deutsche PNR-Gesamtsystem, welche bereits vorhandenen Technologien und Lösungen werden genutzt, welche wurden weiterentwickelt und an die neuartigen Aufgaben angepasst (bitte jeweils die benötigte Hard- und Software und deren Hersteller benennen)?

5. Wann wurde die deutsche Verarbeitung von PNR-Fluggastdaten tatsächlich aufgenommen, und wie viele Fluggastdatensätze wurden bereits von den Fluggesellschaften übermittelt?

   a) Sofern der Betrieb noch nicht aufgenommen wurde, für wann ist dies terminiert?

   b) Inwiefern hat es sich aus Sicht der Bundesregierung bewährt oder auch nicht bewährt, dass nach Artikel 2 der PNR-Richtlinie auch Passagierdaten von Flügen innerhalb der EU verarbeitet werden?

6. Welche Evaluationen oder wissenschaftliche Begleitforschungen will die Bundesregierung vornehmen, um den erwarteten Erfolg des Fluggastdatensystems zu evaluieren?

7. Wann sollten oder sollen die Kriterien der EU-Polizeiagentur Europol vorliegen, nach denen ein auffälliges Reiseverhalten analysiert werden kann?

8. Wann will die unter Leitung des BKA stehende EU-Arbeitsgruppe PNR-GOV, die ein einheitliches Datenformat entwickelt, ihre Ergebnisse vorlegen (http://gleft.de/1Nd)?

   a) Welche Zwischenergebnisse zum Ansatz und zur Umsetzung des Datenformastes kann die Bundesregierung bereits mitteilen?

   b) Wann und zu welchem Zweck haben an der Gruppe PNRGOV nach Kenntnis der Bundesregierung auch US-Behörden teilgenommen, und welchen Beitrag erbrachten diese?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

9. Welche Unterstützung haben das Heimatschutz- und das Justizministerium der Vereinigten Staaten nach Kenntnis der Bundesregierung den EU-Innenministern bei der Analyse von PNR-Daten versprochen (http://gleft.de/1Ne), und auf welche Weise wurde diese nachgefragt bzw. angenommen?
10. Welche Behörden welcher EU-Mitgliedstaaten haben nach Kenntnis der Bundesregierung an einem Besuch des „National Targeting Center“ teilgenommen, in dem die europäischen PNR-Daten in den USA zur Aufdeckung von Terrorismus gerastert werden?
11. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern die Niederlande, Belgien, Frankreich und Großbritannien eine Verarbeitung von Passagierdaten auch für Fernzüge oder Fernbusse umsetzen oder umsetzen wollen?
12. Inwiefern ist die Bundesregierung hierzu kontaktiert worden, da der Fernzug Thalys auch im deutschen Schienennetz verkehrt?
13. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, dass der Rat der Europäischen Union Schiffspassagiere zukünftig digital zu registrieren will?
14. Welche Daten sollen hierzu übermittelt werden, und wer nimmt diese von den Schiffsgesellschaften entgegen?

Berlin, den 19. Juli 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333